

PLANBESKRIVELSE for Planid: 201508

Detaljregulering for deler av Mortveit molo/båthavn

Mortveit, Etne kommune

Datert: 20.08.2018, revidert 24.02.2023 Omega 365 Areal AS




prosjektil

Innholdsfortegnelse

1	Bakgrunn	3
1.1	Hensikten med planen	3
1.2	Forslagstiller, plankonsulent og eierforhold.....	3
1.3	Krav om konsekvensutredning	4
2	Planprosessen	4
2.1	Møter	4
2.2	Varsel om planoppstart.....	4
3	Planstatus og rammebetingelser	5
3.1	Overordnede planer	5
3.2	Gjeldende reguleringsplaner.....	5
4	Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold	6
4.1	Landskap	11
4.1.1	Topografi og landskap.....	11
4.1.2	Lokalklima.....	11
4.2	Kulturminner	11
4.3	Naturmangfold.....	11
4.4	Trafikkforhold	11
4.5	Universell tilgjengelighet	12
4.6	Teknisk infrastruktur	12
4.7	Grunnforhold.....	12
5	Beskrivelse av planforslaget.....	13
5.1	Behov, forutsetninger og utfordringer.....	13
5.2	Alternative forslag som ble vurdert.....	13
5.3	Forslag til regulering - førstegangsbehandling.....	16
5.4	Forslag til regulering – andregangsbehandling	17
5.5	Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål	20
5.6	Snitt av moloen.....	21
5.7	Kjøreadkomst og parkering	23
5.8	Utforming av adkomstvei	23
5.9	Avbøtende tiltak mot skjæringen i berget	23
5.10	Omsyn til naboer	24
5.11	Lek og oppholdsareal	24
5.12	Plan for avfallshenting.....	24
5.13	Avbøtende tiltak/løsninger ROS.....	24
6	Virkinger av planforslaget.....	24
6.1	Stedets karakter	24

1 Bakgrunn

1.1 Hensikten med planen

Hensikten med planen er å legge til rette for ny fast molo som kan beskytte fritidsbåter mot vær og vind. Dagens løsning med flytemolo er ikke god nok, da nordavind og ekstremvær, spesielt i vinterhalvåret, sliter i stykker og skader flytemoloen med tilhørende flytebrygger. Dagens løsning har til nå skapt skader for flere hundretusen kroner for eierne av båthavnen.



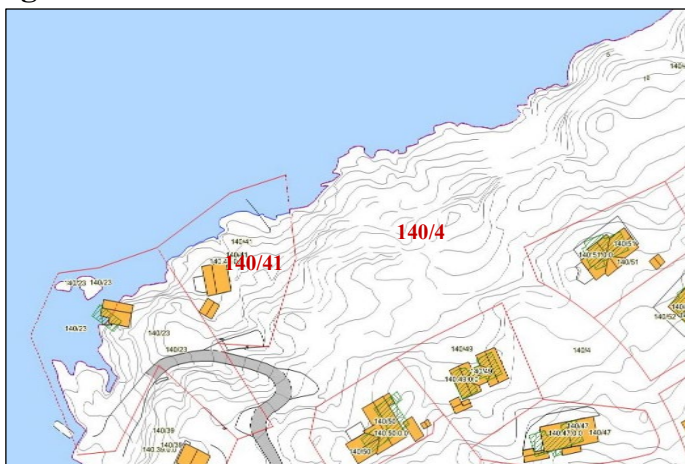
Figur 1 Eksisterende småbåthavn bestående av flytemolo og -brygger

1.2 Forslagstiller, plankonsulent og eierforhold

Hans Vidar Winterthun, leder i velforeningen er forslagstiller. Prosjekttil Areal AS er engasjert som plankonsulent.

Området har følgende eierforhold.

GNR/BNR	NAVN
140/4	Etne kommune
140/41	Hansen Herdis Alvestad



Figur 2 Kart oveer eierforhold

1.3 Krav om konsekvensutredning

Området krever ikke konsekvensutredning, da tiltaket er i samsvar med kommuneplan og ikke forventes å kunne få vesentlige virkninger for miljø og samfunn.

2 Planprosessen

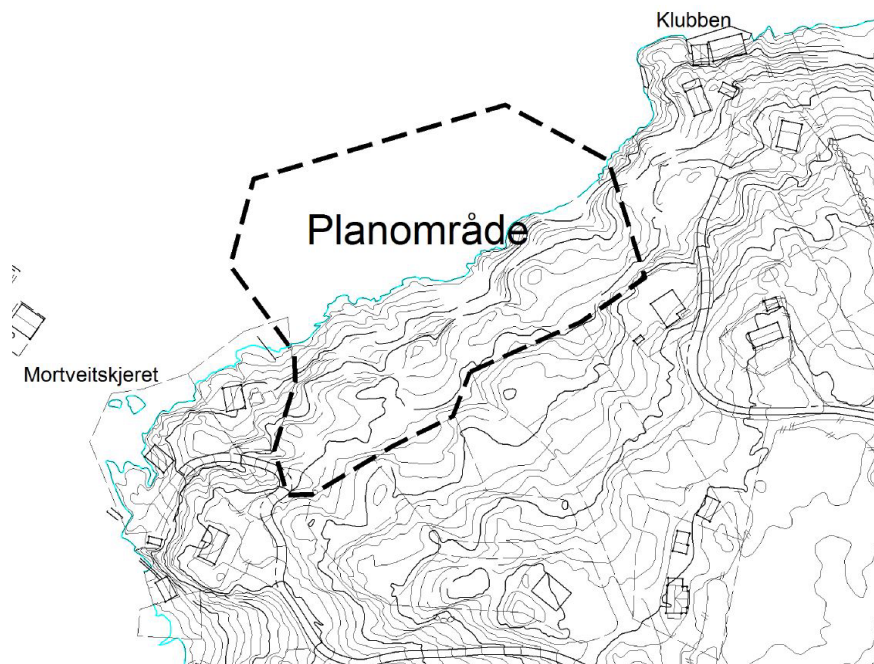
2.1 Møter

Et orienteringsmøte ble avholdt 05.06.15.

Offisielt oppstartsmøte ble avholdt 04.11.15 med Etne kommune v/Erik Kvalheim, Odd Inge Vestbø og Roar Bævre. Fra forslagstiller stilte Hans Vidar Winterthun og Rune Sørvik. Som plankonsulent fra Prosjekttil Areal AS stilte Asbjørn Warholm.

2.2 Varsel om planoppstart

Varslingsbrev til naboer og myndigheter ble sendt 16.11.15. Kunngjøringsannonse ble publisert på Etne kommune sine hjemmesider og lokal avisen Grannar torsdag 19.11.15. Merknadsfrist ble fastsatt til 17.12.2015. Se kapittel 7 for uttalelser/merknader.



Figur 3 Varslet planområde merket med stiplet strek

3 Planstatus og rammebetingelser

3.1 Overordnede planer

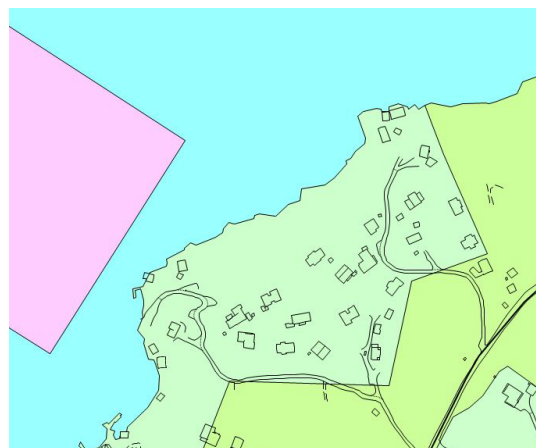
Regional plan

Fylkesplan for Hordaland 2005-2008, planen er forlenget inntil videre.

Kommuneplan

Etne Kommune, Kommuneplan 2003-2013.

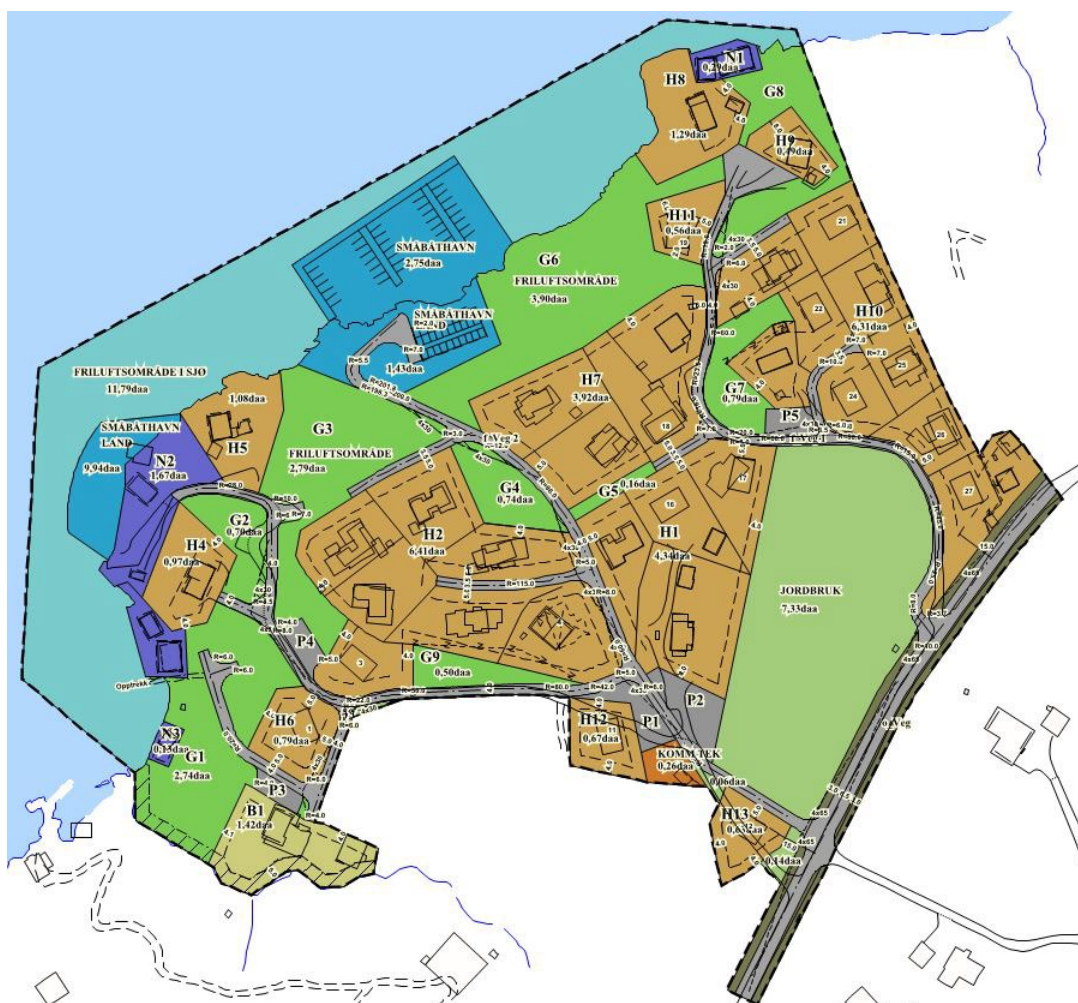
Planområdet består i dag av LNF-område med spredt fritidsbebyggelse.



Figur 4 Utsnitt fra gjeldende kommuneplan 2003-2013

3.2 Gjeldende reguleringsplaner

Gjeldene reguleringsplan for området er plan 2011001, detaljregulering for fritidsboliger gnr 140, bnr. 4 m.fl. på Mortveit. Det er deler av dette planområdet som skal reguleres. Den delen av plan 2011001 som skal reguleres er i dag regulert som Småbåthavn, friluftsområde, friluftsområde i sjø og felles veg. Det er ingen tilgrensede planer.



Figur 5 Gjeldende reguleringsplan Mortveit 201101

4 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

Området ligger på Mortveit, langs Skånevikfjorden i Etne kommune. Planområdet utgjør ca. 14,1 daa og strekker seg fra mot Mortveitskjeret i vest og mot Klubben i Øst. Småbåthavnen består av flytebrygger som er ankret opp. Det er oppført to veier på planområdet. Den ene strekker seg fra vest til øst, der den ender opp i øst med et snuområde for bil. Ved snuområdet er det gravd ned en septiktank. Den andre veien går fra hyttefeltet i sør og ned til småbåthavnen.



Figur 6 Oversiktsbilde planområde



Figur 7 Foto fra sjøen



Figur 8 Foto mot sjøen



Figur 9 Foto av eksisterende adkomstvei



Figur 10 Foto mot vest



Figur 11 Grense mellom naboeiendom i vest



Figur 12 Foto mot kryss til nabo tomt (hvor ny adkomstvei skal starte)

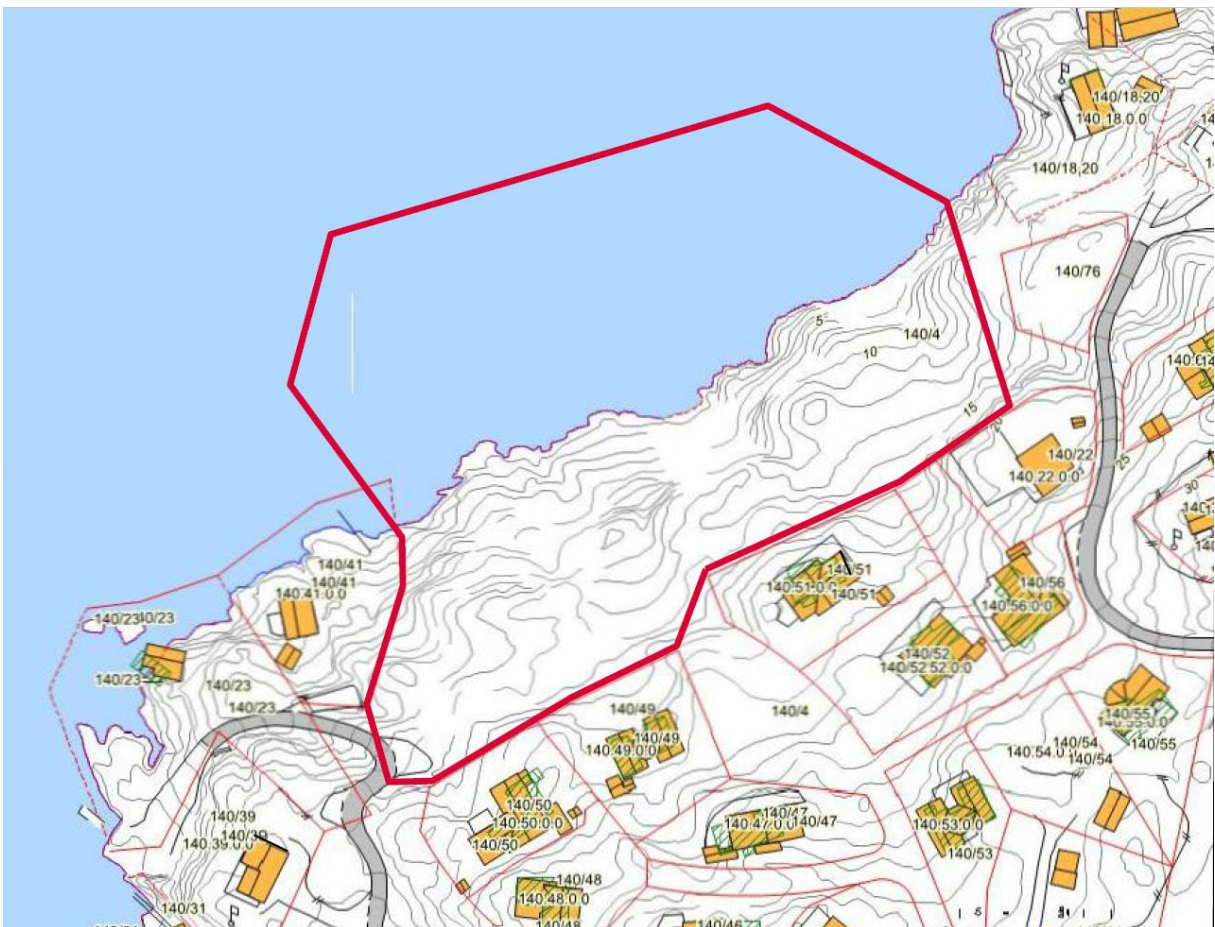


Figur 13 Foto mot naboeiendom i vest



Figur 14 Foto av veier i området

Planområdet grenser til 1 eiendom i vest, 5 eiendommer og friområde i sør, og friområde i øst.



Figur 15 Eiendommer som grenser til planområdet

4.1 Landskap

4.1.1 Topografi og landskap

Grunnforholdene består hovedsakelig av båndet gneis av granittiske sammensetninger. Vegetasjonen er blandet og består av løvtrær, kystbarskog og lynghei.

4.1.2 Lokalklima

Mortveit ligger langs Skånevikfjorden, ubeskyttet mot vind i fra nord, vest og nord/øst. Nærmeste værstasjon fra meteorologisk institutt som kan gi en pekepinn på vindretning og gjennomsnittlig styrke, er på Stord Lufthavn. Her viser fremtredende vindretning de siste 10 årene i fra Sør-Øst, samt vind i fra Nord-Vest.

Vindrose, frekvensfordeling av vind

Vindretning deles i sektorer på 30°

Frekvensfordeling av vindhastighet i prosent %

Vindhastighet (m/s)

- >2000
- 1500.1-2000
- 1000.2-1500
- 500.2-1000.1
- 0.3-500.2

Stille (%)

3

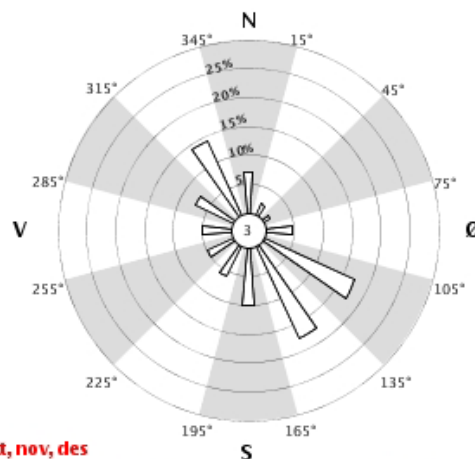


År: 2004 - 2014

jan, feb, mar, apr, mai, jun, jul, aug, sep, okt, nov, des

Tidspunkt: 0, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23 (NMT)

48120 STORD LUFTHAVN



4.2 Kulturminner

Det finnes ingen kjente kulturminner i området.

4.3 Naturmangfold

Det er ikke registrert noen leveområder eller trekkveier for vilt innenfor planområdet. Det er heller ikke registrert noen verdifulle naturtyper (Artsdatabasen).

4.4 Trafikkforhold

Kjøreadkomst til planområdet skjer via privat vei i fra fylkesvei 34. En del av veiene er asfaltert, mens resten består av komprimert grus. Siste del av veien ned til eksisterende båthavn består av relativt løst underlag, her er stigningen til veien veldig høy. Gjennomsnittlig ÅDT for FV34 er 500. Trafikk til planområdet er minimalt og er forbehold til antall hytter som bruker båthavnen.



Figur 16 Veier i området

Planområdet ligger langs Skånevikfjorden, med Skånevik som nærmeste tettsted. Det er lite til moderat båttrafikk som passerer småbåthavnen.

4.5 Universell tilgjengelighet

Eksisterende vei innenfor planområdet er ikke egnet for universell utforming da den naturlige stigning er for bratt og består av løst underlag.

4.6 Teknisk infrastruktur

Innenfor planområdet er det lagt strøm ned til eksisterende båthavn. Øst av planområdet ligger en nedgravd septiktank.

4.7 Grunnforhold

På grunn av tomtens topografi og landskap, med helning ned mot sjø er det gode forutsetninger til å håndtere overvannet lokalt på tomten. Bruk av blå-grønn faktor er betydningsfullt både for håndtering av overvannet, men også for å gi estetiske verdier og kvaliteter til stedet. Ved bruk av BG-faktor brukes en skala som går fra 0 til 1, hvor arealer med få blågrønne kvaliteter får lav verdi (eks. asfaltflater), mens arealer med mye vegetasjon, vannspeil eller lignende får høy verdi.

5 Beskrivelse av planforslaget

5.1 Behov, forutsetninger og utfordringer

Planforslaget har som mål å tilrettelegge for molo med tilhørende adkomstvei. Hovedmålet er å sikre fritidsbåtene for vær og vind. I tillegg ønsker man en tilkomstvei ned til moloen for sjøsetting av småbåter, transport av materialer, båtutstyr og tilkomst for utrykningskjøretøy. Stigningen på veien kan ikke være for bratt, da det er ønskelig å kunne trekke en båt på henger uten alt for store problemer. I tillegg må det være plass til å snu både henger og bil nede ved moloen, slik at man slipper å rygge ned eller opp veien.

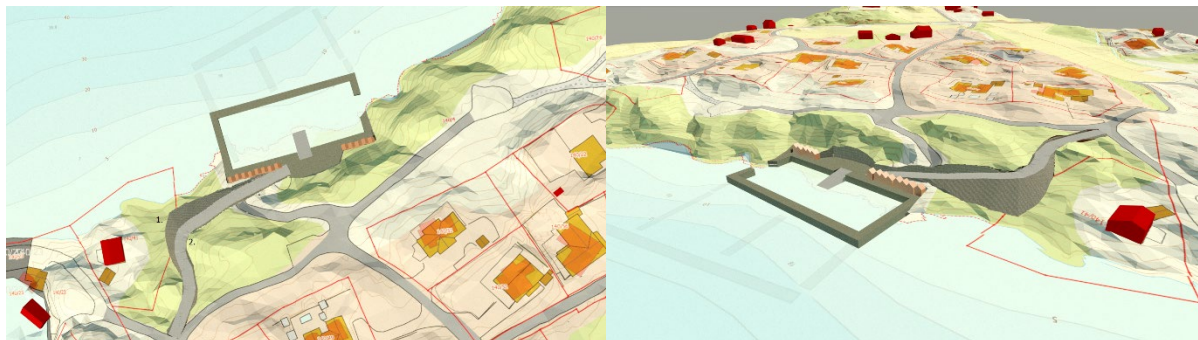
Området ligger i et LNF område, så det er ønskelig å ta vare på kystlinjen i størst mulig grad, og redusere skjæring langs fjellsiden. Moloen må ha en indre bredde på 18 m for å få plass til fortøyning og manøvrering av båtene. Topografien på sjøbunnen for planområdet er relativt bratt i fra kotehøyde -5 og nedover. Det er utarbeidet gjennom planarbeidet flere alternativer til molo. Utfordringen har vært å finne en løsning som klarer balansen mellom minst mulig skjæring i berget, mot minst mulig fyllingsutslag i sjøen. I tillegg har det vært ønskelig med en lav stigning på vei og snuareal for bil med tilhenger. Det er også behov for å gi plass til sjøboder for de enkelte båtplassene.

Det viste seg lenger ut i planleggingen, når et detaljert bilde av bunnen lå til grunn, at topografien til sjøbunnen skråner såpass bratt og tidlig fra land, at flere av de opprinnelige ønskene om både adkomstvei med bil, slipp, sjøboder og snuareal har en blitt nødt til å kuttes ut i fra prosjektet.

5.2 Alternative forslag som ble vurdert

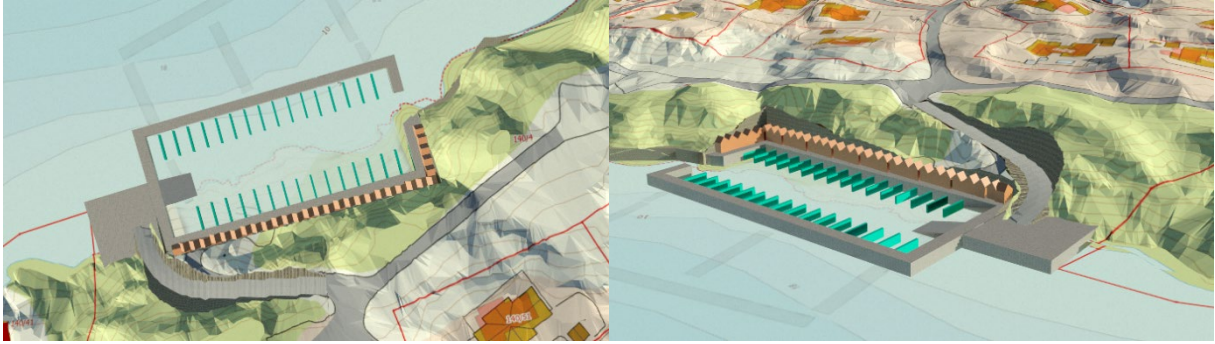
Gjennom planleggingsfasen er det gjennomført flere forslag som er valgt bort da de ikke tilfredstilte de krav som dukket opp underveis:

Alternativ 1:



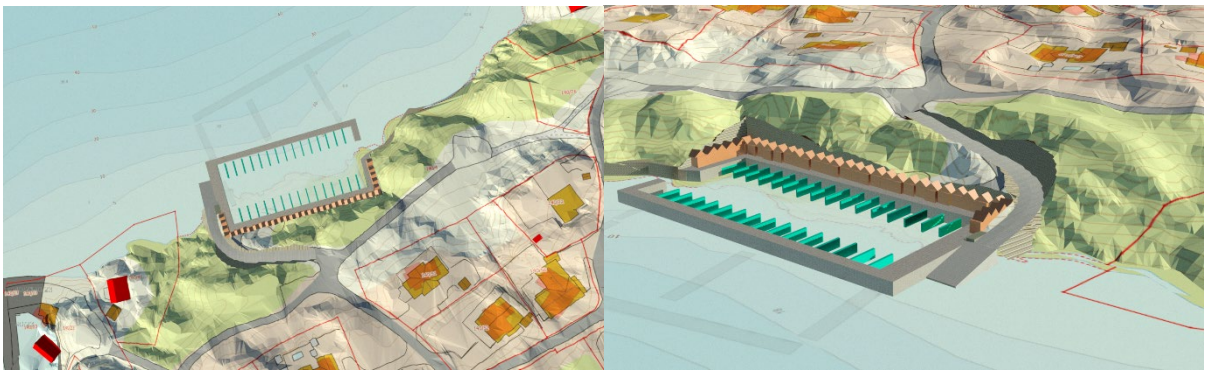
Figur 17 Alternativ 1. Konklusjon: For lite manøvreringsareal for båtene på innsiden av moloen. Både bredden og lengden må utvides. I tillegg er det ønskelig med flere sjøboder og en slakere stigning på adkomstveien, snuarealet er også i minste laget.

Alternativ 2:



Figur 17. Alternativ 2. Konklusjon: Stigningen på veien er for bratt og manøvreringsarealet for bil er for lite. Ønskelig å kutte ut snuarealet.

Alternativ 3:



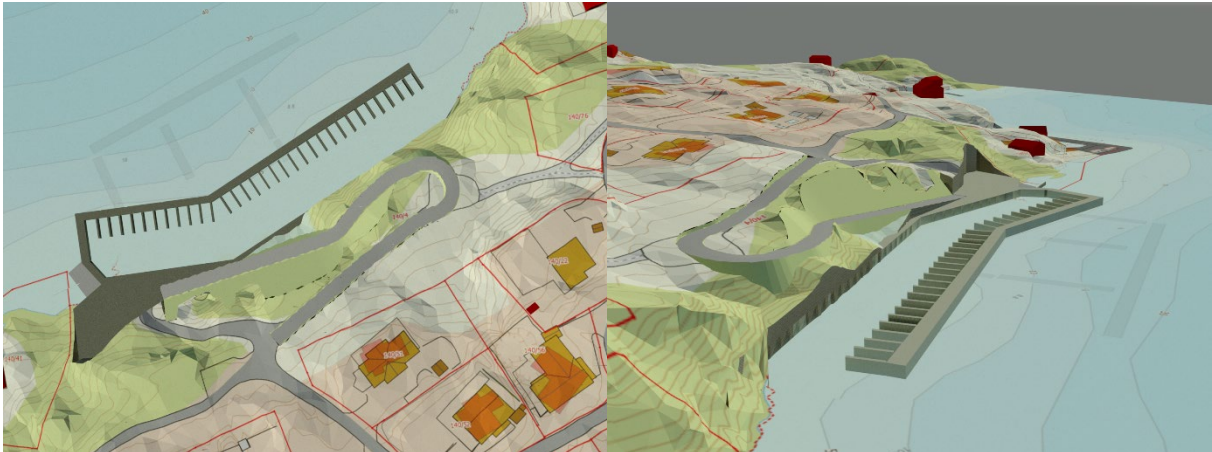
Figur 18 Alternativ 3. Ønske om å rygge ned. Konklusjon: Helningsgrad på adkomstvei er fortsatt for stor.

Alternativ 4:



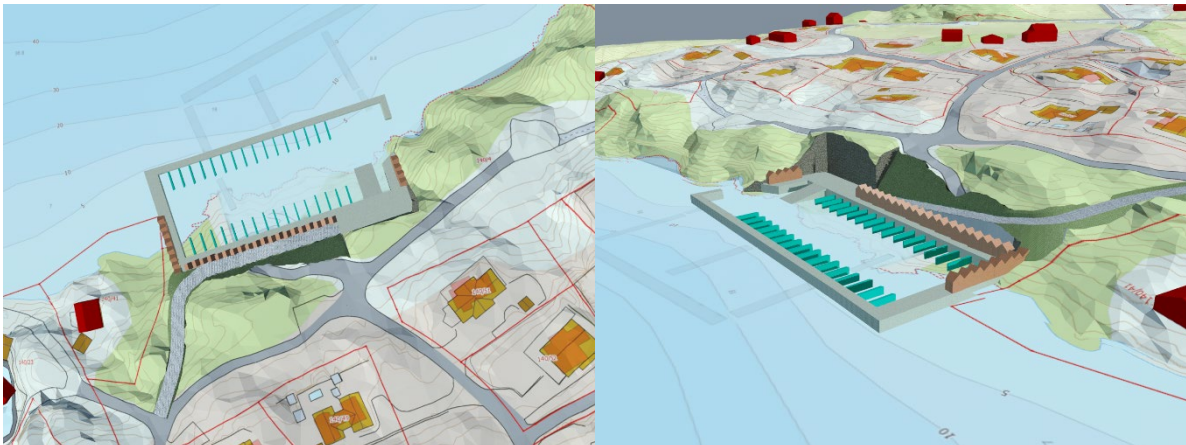
Figur 19 Alternativ 4. Et alternativ med slakkere stigning og rettere vei, på bekostning av snuareal. Konklusjon: Det viser seg likevel at man ønsker å ha mulighet til å kjøre helt inn til sjøbodene med tanke på transport av byggematerial, båtutstyr, og tilgjengelighet for uttrykningskjøretøy.

Alternativ 5:



Figur 20 Alternativ 5. Adkomstveien er lagt sørover mot snuplassen ved eksisterende septiktank, før den snur nedover mot vest der den ender opp med et snuareal. Konklusjon: Alternativet krever for store mengder fyllingsmasse, det er også begrenset plass til sjøboder.

Alternativ 6:



Figur 21. Alternativ 6 bygger videre på alternativ 1. Slippen er plassert lenger øst for å gi en lenger vei med redusert stigning. Bredden og lengden på moloen er større enn alt 1, så den gir nok manøvreringsareal for båtene. Dette gir derimot større skjæringer inn mot land, som er ønskelig å begrense.

Alternativ 7:

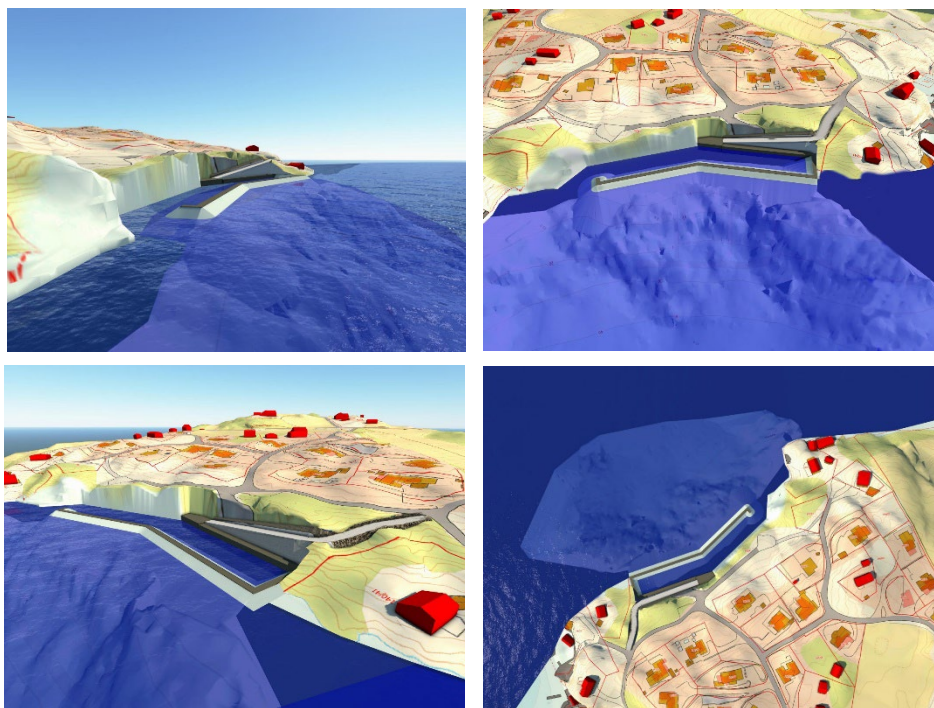


Figur 22 Alternativ 7 er en videreutvikling av alternativ 6. Moloen består av en lukket havn med 32 båt plasser, slipp, 28 sjøboder og 4 større sjøboder. Bil med tilhenger vil kunne snu, ved å kjøre fronten inn mot fjellveggen i øst, for så å rygge ut mot slippen, og så kjøre opp veien igjen. Det er satt opp fire større sjøboder i østlig ende.

5.3 Forslag til regulering - førstegangsbehandling

Etter videre avveininger og lodding av havbunnen rundt det aktuelle området for moloen er det kommet fram til en enarmet molo slik alternativ 5 legger opp til. Et detaljert bilde av havbunnen viser at marbakken langs området skråner betraktelig (33°) etter ca. 20m i fra sjøkanten ved kote 0. For at fyllingen til moloen skal sette seg før marbakken skråner betraktelig, så må moloen flyttes lenger inn mot land enn i alternativ 5. Moloen er nå flyttet 10-13 meter mot land sammenlignet med alt 5. Resultatet av den nye plasseringen er at skjæringen vil ligge lenger inn mot land. Sjøbodene og bryggen inn mot land er fjernet for å redusere ytterligere inngrepet i sjøkanten.

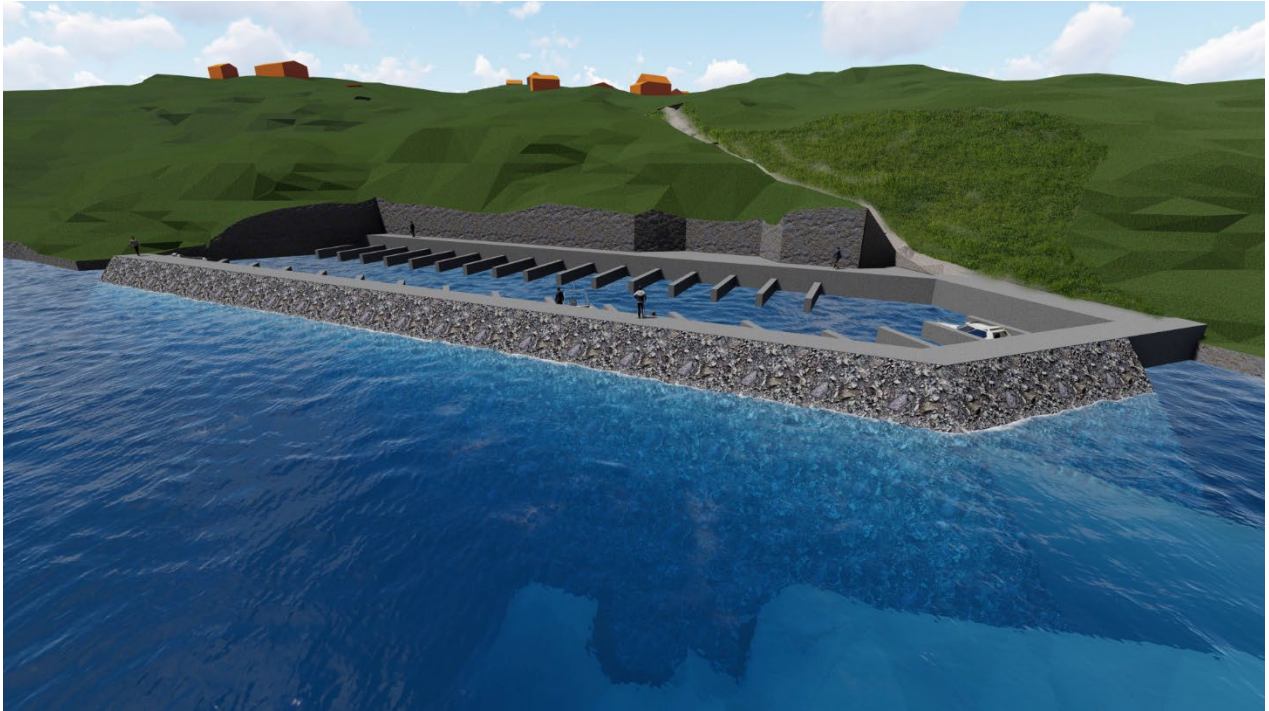
Da moloen er plassert lenger inn mot land, vil også adkomstveien ligge lenger inn mot land. Veien kan derfor ikke legges slik som i alternativ 5 da septiktanken som ligger ved snuplassen i øst vil komme i veien. Ruten til adkomstveien legges derfor slik den er i alternativ 7, men bare enda lenger sør. Endestoppet nede ved moloen er begrenset til levering av varer/materialer, og har ingen snumuligheter.



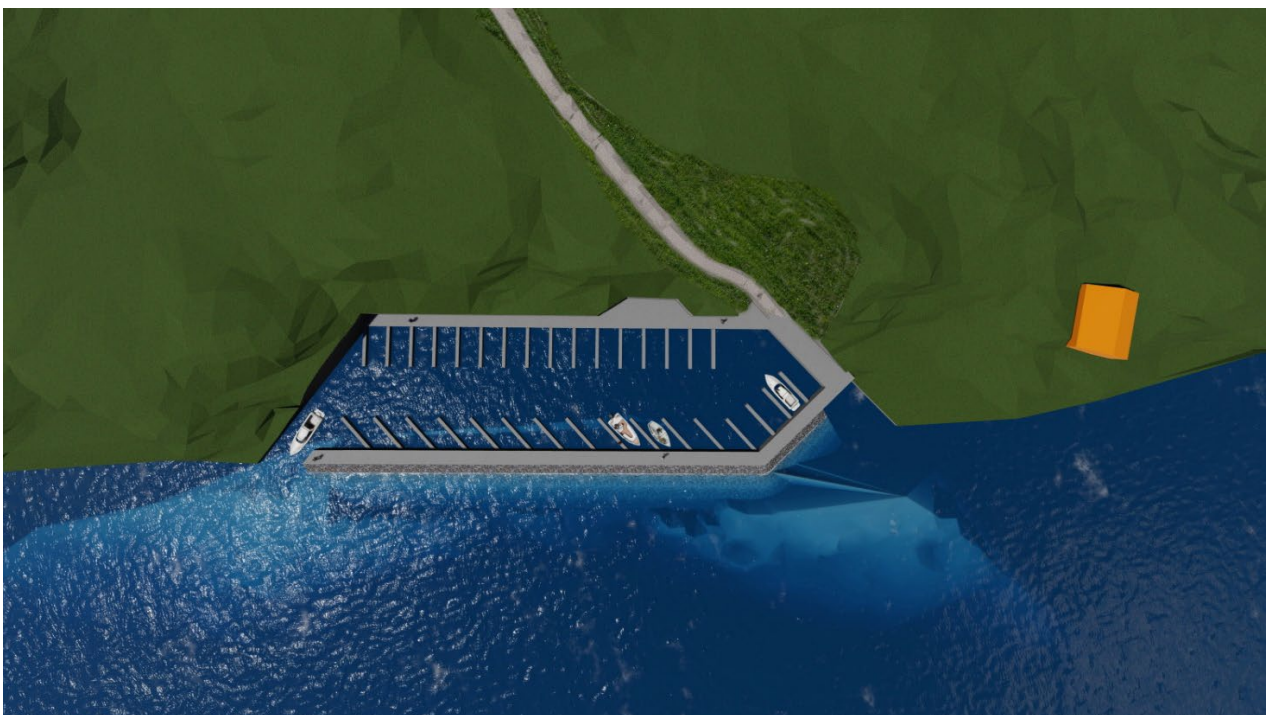
Figur 23 Molo til regulering – førstegangsbehandling.

5.4 Forslag til regulering – andregangsbehandling

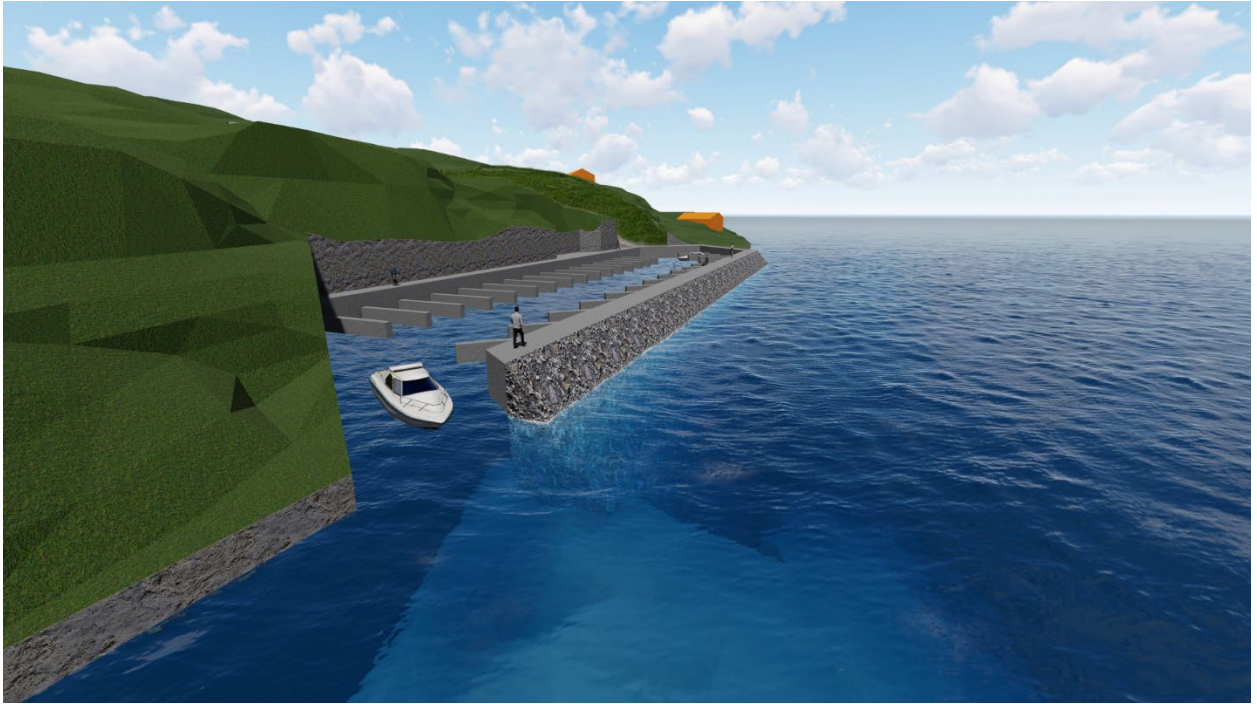
Tilbakemeldingene i fra offentlig ettersyn er blant annet at skjæringene i berget blir for store. Etter gjennomgang med entreprenør for molo, er det kommet fram til at man kan redusere skjæringene betraktelig ved å flytte moloen lenger i fra land. For at fyllingsutslaget til moloen skal sette seg, så må det sprenges en fjellhylle i marbakken. (se figur 28). Moloen består nå av 30 båt plasser, 12 av de er skråstilt, alle med min 3m bredde og 6m lengde. Manøvreringsarealet mellom båt plassene er på 7,2m. Gjennomsnittshøyden for skjæringene er 3-4m, den høyeste skjæringen blir på 5,5m.



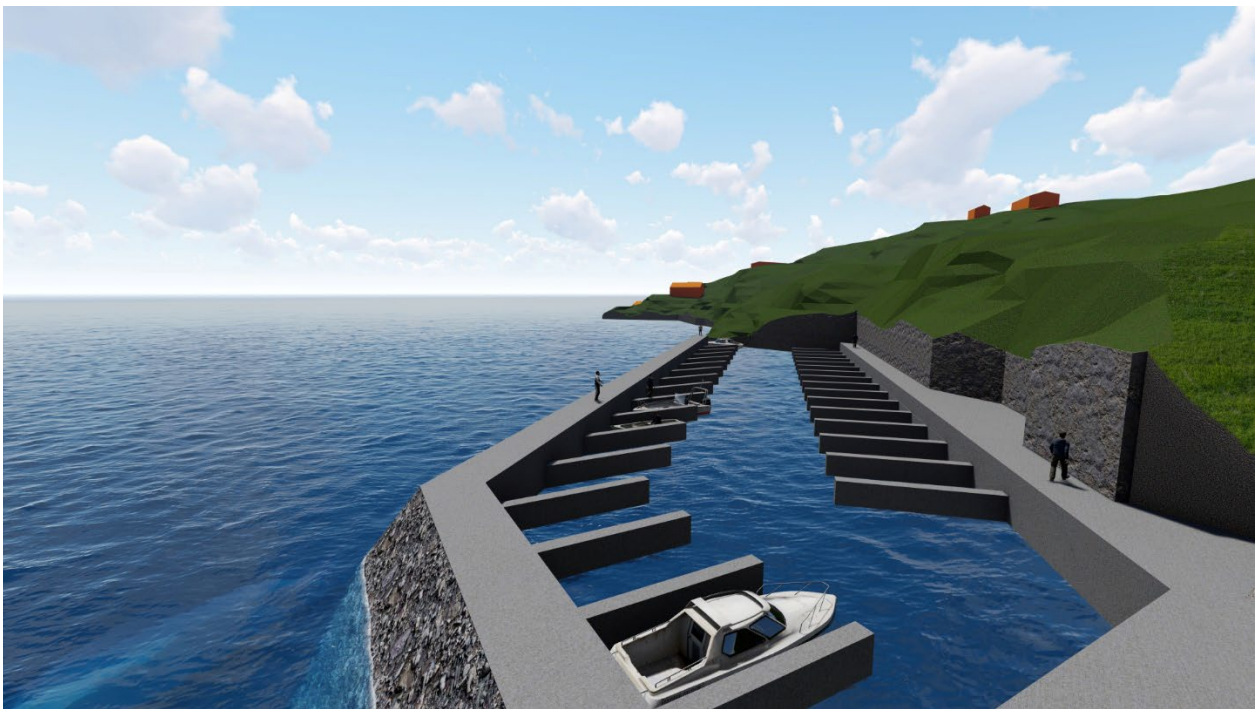
Figur 24



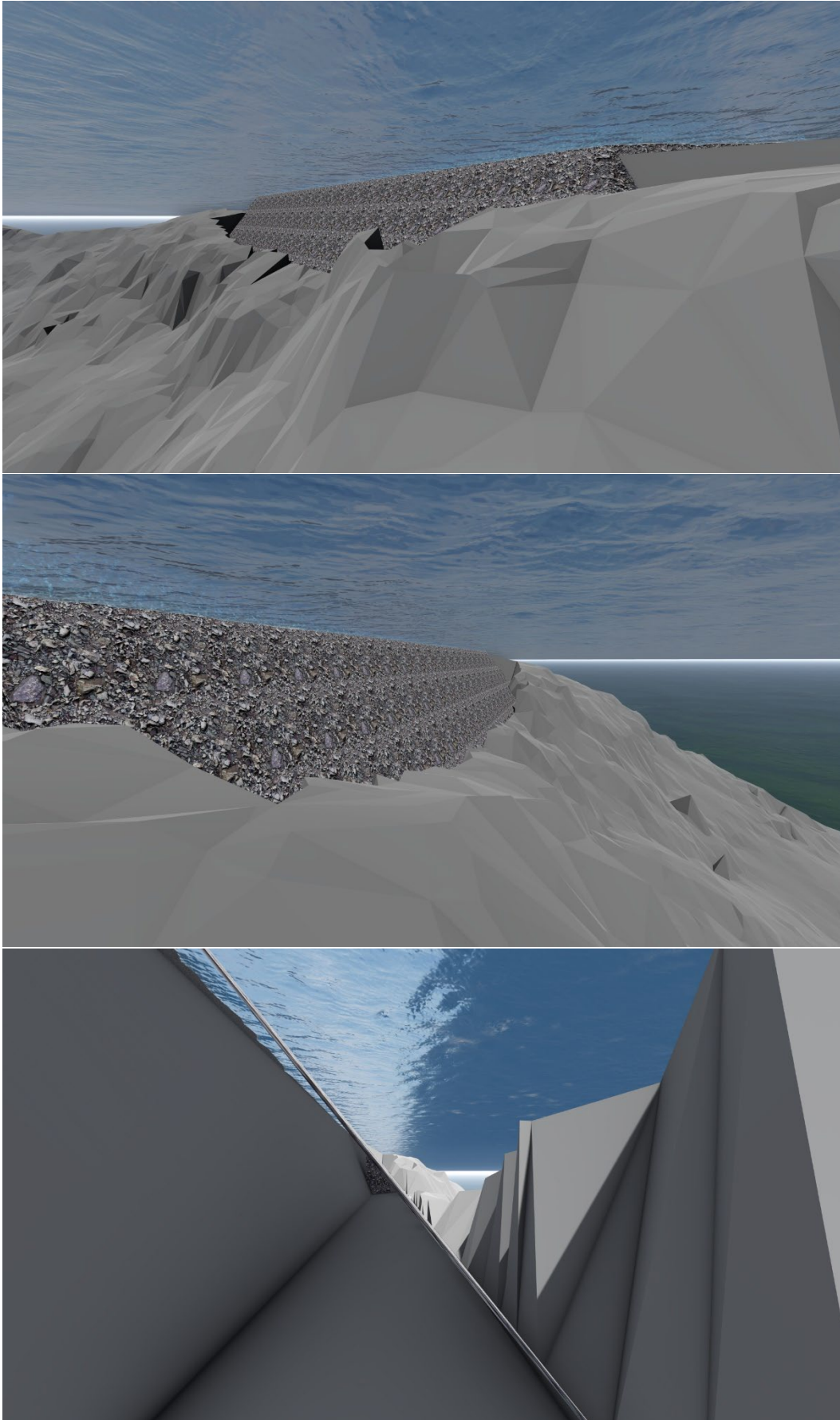
Figur 25



Figur 26



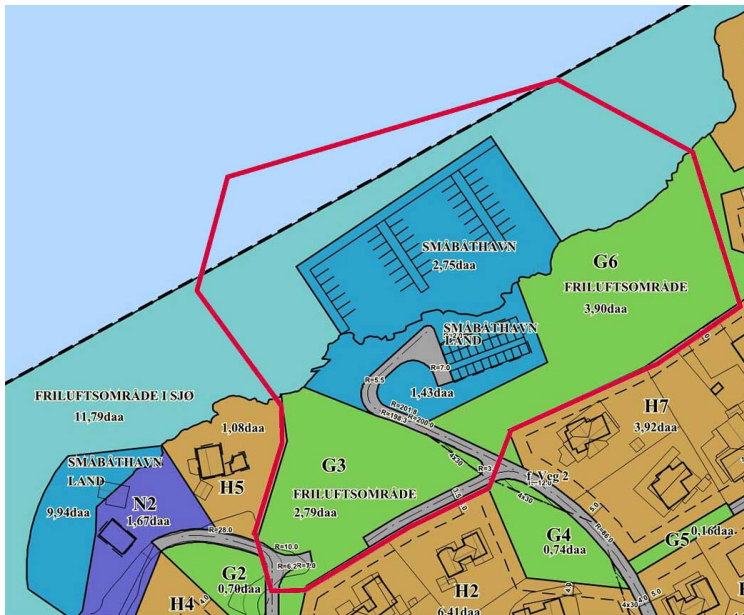
Figur 27



Figur 28 – Fyllingsutslag og hylle i fjellvegg.

5.5 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål

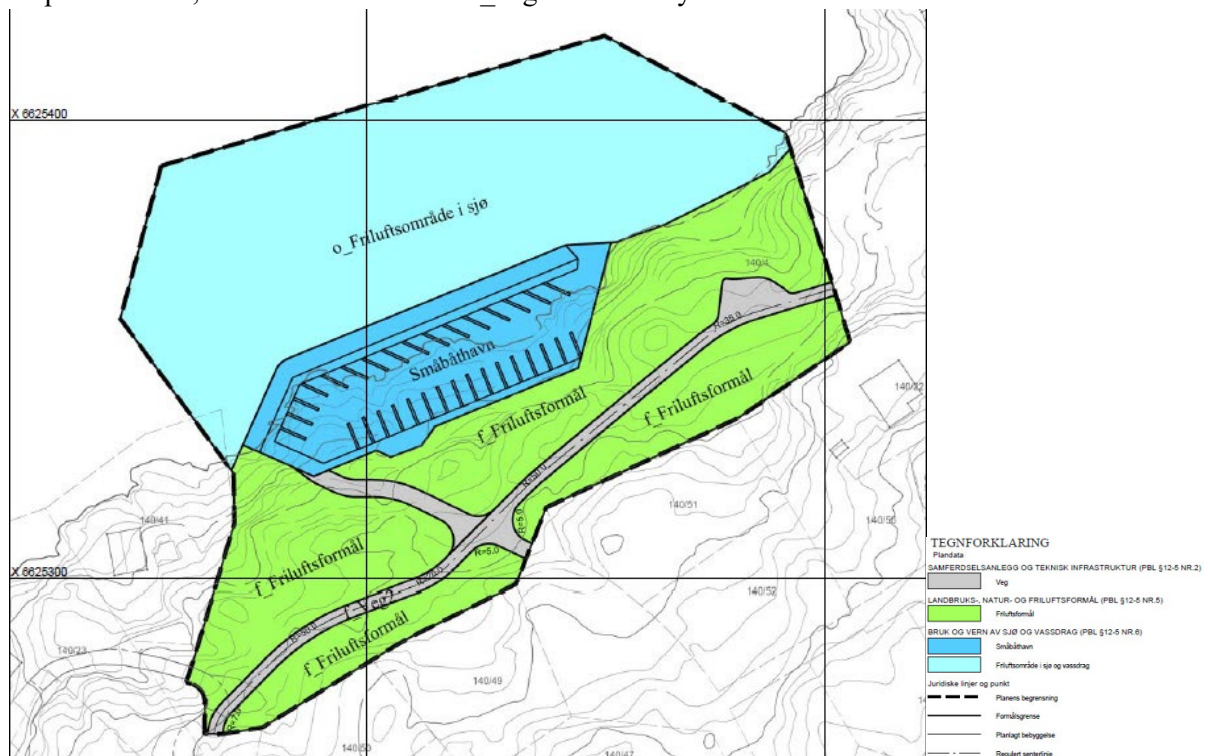
I figur 33 vises eksisterende reguleringsformål for småbåthavnen. Rød strek viser hvor planområdet for den nye planen strekker seg.



Figur 29 Eksisterende reguleringsformål

Figur 34 viser ny reguleringsplan. Området over kote 0 som er omfattet av selve moloen og innvendig manøvreringsareal reguleres til småbåthavn, dette er en utvidelse i østlig retning og tilbaketreking i nordlig retning i forhold til dagens reguleringsformål for småbåthavn.

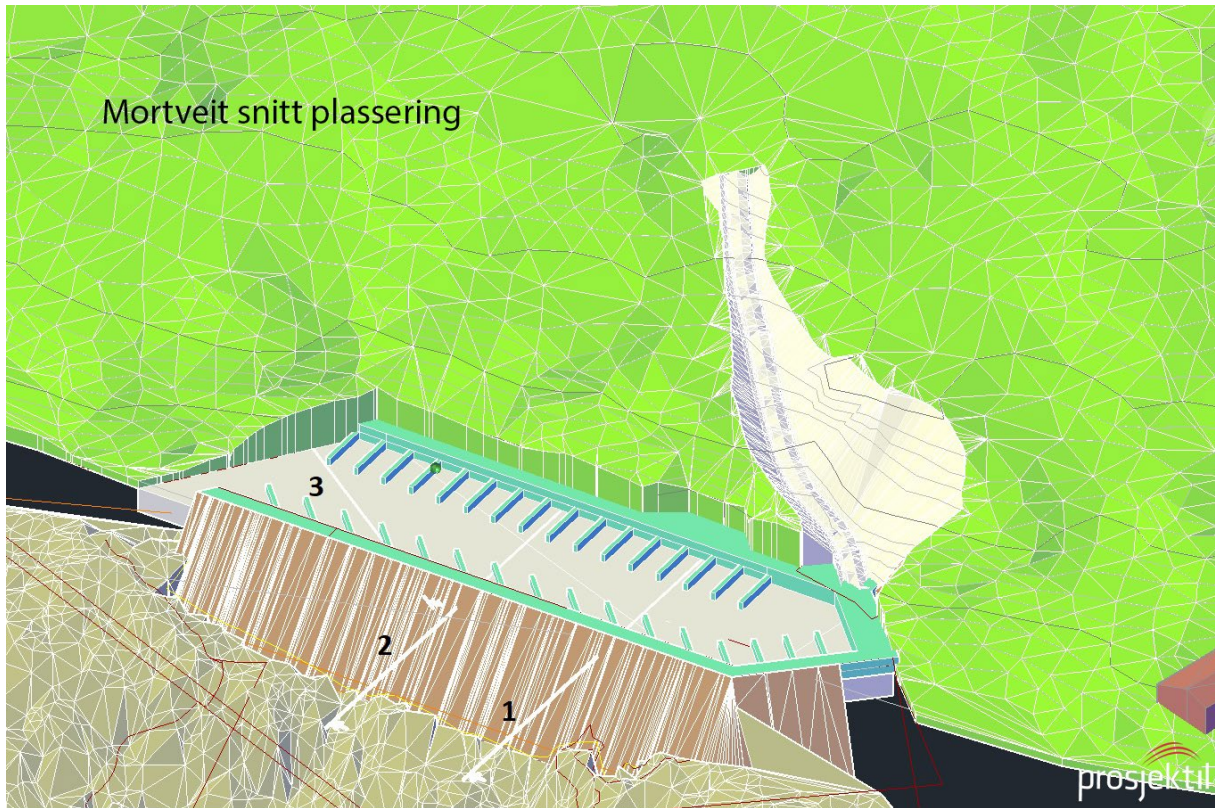
Adkomstveien til moloen reguleres til felles vei (f_veg 1). Delen av eksisterende f_veg 2 som i dag går ned til småbåthavnen fjernes. I tillegg reguleres det inn en vei i fra f_veg 1 til septiktank i området øst av planområdet, denne veien kobles til f_veg 2 med et kryss.



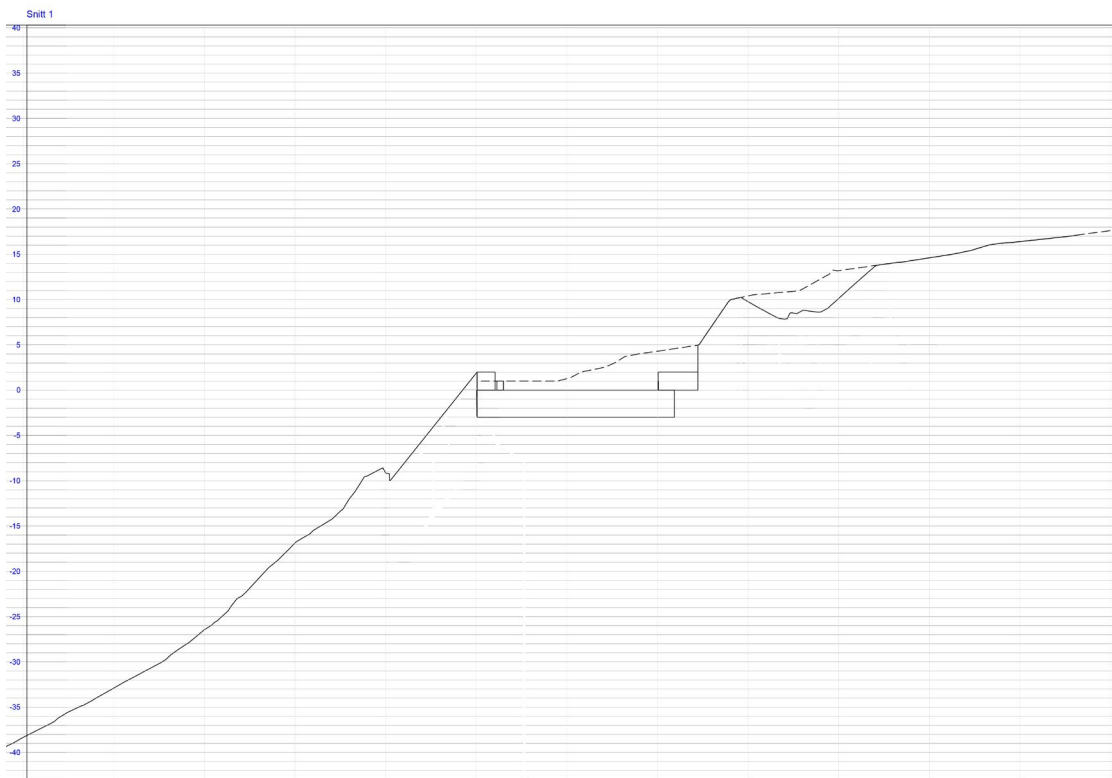
Figur 30 Nye reguleringsformål

5.6 Snitt av moloen

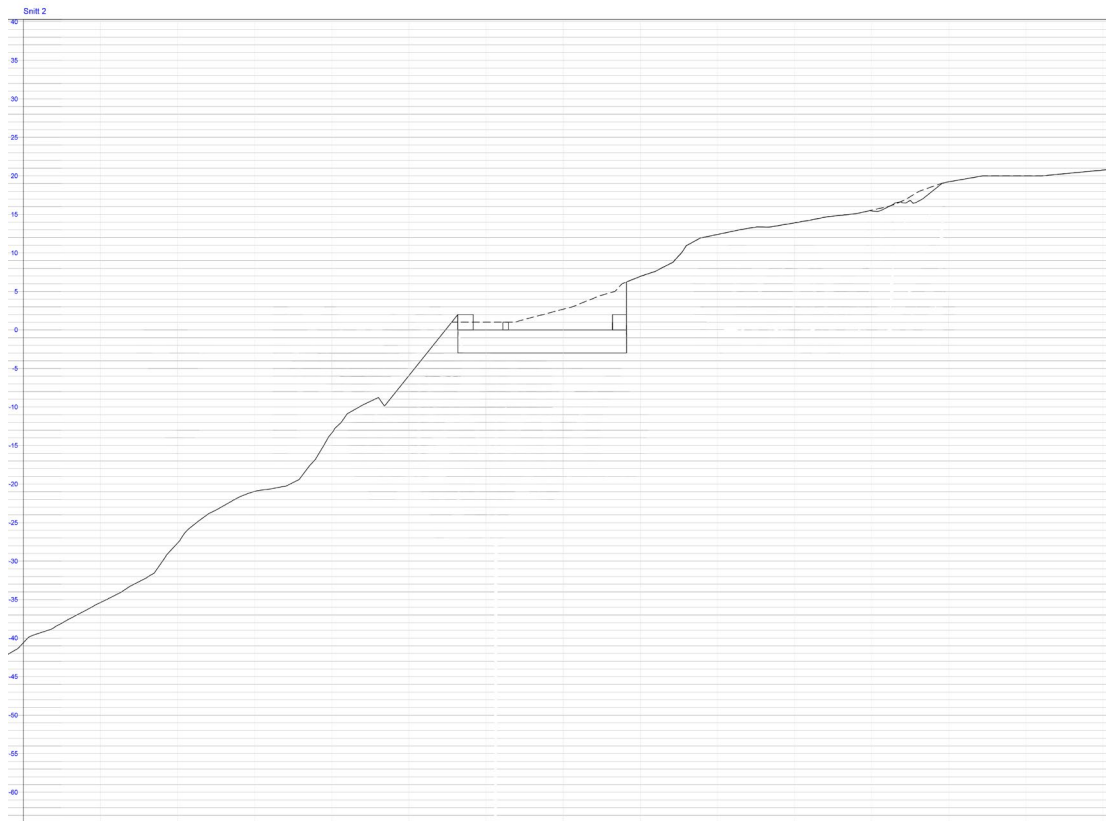
Snittene av moloen viser tydelig hvordan havbunnen skrâner betraktelig i tidlig avstand fra land. For at moloen skal legges langt nok ute, sprenges det en hulle der fyllingsutslaget skal ligge på.



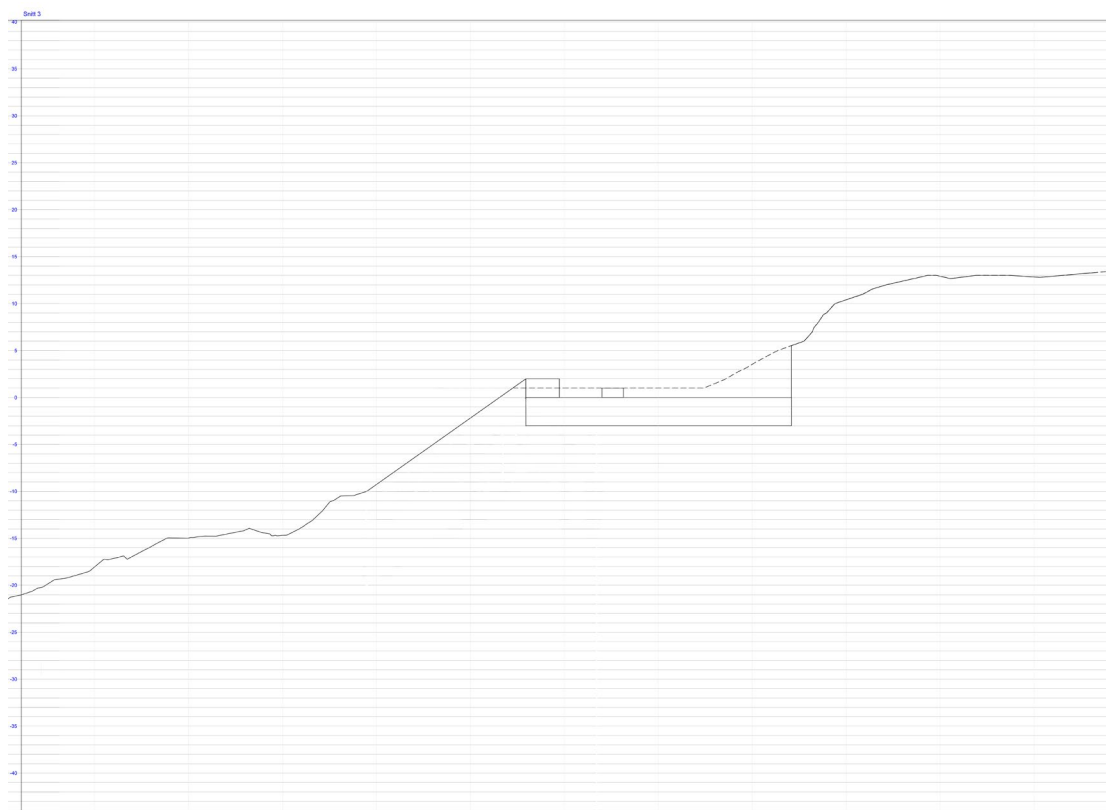
Figur 31



Figur 32 – Stiplet linje viser eksisterende terreng.



Figur 33 – Stiplet linje viser eksisterende terreng.



Figur 34 – Stiplet linje viser eksisterende terreng.

5.7 Kjøreadkomst og parkering

Det er ikke lagt opp noen varig parkeringsmuligheter nede ved moloen. Adkomstveien fører ned til et endestopp. Herfra er man nødt til å rygge opp, eventuelt rygge ned til endestoppet. Da det ikke er plass til snuplass.

5.8 Utforming av adkomstvei

Stigningen på adkomstveien har et gjennomsnitt på ca. 14%. Trase for adkomstvei er lagt ut i fra konturene til terrenget, slik at skjæringene i fjellet skal bli minimale, og fyllingsutslaget for veien ikke skal bli for stort. Vegen bør legges med fast dekke og gode grøfter slik at den kan tåle kraftig regnskyll.

5.9 Avbøtende tiltak mot skjæringen i berget

Dagens vegetasjonen og helningen på topografien i planområdet gjør det vanskelig å bruke kystlinjen til andre rekreasjonsformål enn det flytebryggene gir mulighet for i dag. Synet for forbigående båter i dag er lite tiltalende da området virker uferdig med blant annet grusvei, kontainer, og fritidsbåter som ligger og slår inn til flytebryggene gjennom hele høsten og vinteren. Vegetasjonen rundt båthavnen er heller ikke opparbeidet på noen måte.



Figur 35 Eksisterende småbåthavn

Ny molo vil stramme opp strukturen langs sjøen. Moloen vil gi båthavnen et mer ferdigstilt uttrykk og sikre at fritidsbåtene vil ligge stødig og trygt på sjøen gjennom hele året. Sjøbunnen skråner veldig dypt, tidlig i fra land. Det vil si at havnen til moloen, som strekker seg ca 130m langs berget, må trekkes innover mot land. Dette vil gi en skjæring i varierende høyde langs berget. Denne skjæringen varierer i høyde fra 3-4 til maks 5,5m. Skjæringen i berget vil de første årene være en del lysere enn eksisterende berg, det er derfor ønskelig å dempe denne skjæringen. Blant annet kan man tenke seg å lage små terrasserings i fjellet der man kan lage vegetasjonslommer for å myke opp fjellskjæringene. Man kan også kombinere dette med vegetering av for eksempel klatreplanter slik som bergflette som tåler både saltsprut, forurensing og kaldere klimasoner. Skulle det vise seg vanskelig å feste, er et

alternativ å se på vegetasjonskledning ved hjelp av jordarmeringnett. Det kan også vise seg at det å sprøyt-male hele eller deler av skjæringen med jordfarger kan være det beste alternativet. Målet er uavhengig av hvilken løsning(er) som blir valgt, å tilpasse fjellskjæringen på en naturlige måte til området og vegetasjonen rund moloen.

5.10 Omsyn til naboer

Eier av gnr 140 bnr 41 vil være nærmeste nabo til ny molo. Utsikten for naboen vil ikke reduseres. Moloen vil gå i kant av nordøstlig hjørne av eiendommen. Tre til fire meter ut av strandsonen vil fyllingsutslaget av moloen krysse eiendomsgrensen, dette vil ligge under havoverflaten. Det vil være dialog med eier av eiendommen. Skulle en eventuell avtale ikke komme på plass, kan en loddrett mur inn til land løse et eventuelt problem mot grensen i sjøkanten.

5.11 Lek og oppholdsareal

Moloen vil gi muligheter for fritidsfiske og bademuligheter.

5.12 Plan for avfallshenting

Det er ikke lagt opp til felles avfallshåndtering da dette ivaretas gjennom hver enkelt bruker av småbåthavnen.

5.13 Avbøtende tiltak/løsninger ROS

Det er utarbeidet en ROS analyse der det er identifisert 1 aktuelle forhold. ROS analysen viser et rødt felt for «*Terrengformasjoner som utgjør spesiell fare (stup etc.)*». Risiko reduserende tiltak må til for å forhindre mulighet for alvorlig skader eller eventuelt dødsfall. Gjerde må settes opp før kanten av stupet, langs hele skjæringen for at akseptkriteriene skal være i tråd med TEK 17.

6 Virkninger av planforslaget

6.1 Stedets karakter

Det nye anlegget vil nå ha mulighet til å beskytte fritidsbåtene mot vær og vind. Stedets karakter som en småbåthavn vil fortsatt bestå, men vil nå ha et mer ryddig, solid og profesjonelt preg over seg. Det nye anlegget vil ligge lenger inn mot land enn dagens løsning, og vil derfor ha et mindre inngrep ut i sjøen for forbipasserende trafikk langs Skånevikfjorden. De første årene vil deler av skjæringen i berget være synlig fra sjøen, dette vil dempe seg etter noen år som fjellet blir mørkere. Deler av ny adkomstvei til moloen vil være synlig fra sjøen, fylling til veien kan i så måte vegeteres ved behov.

7 Innkommende merknader

7.1 Til oppstartvarsling:

Dato	Innkommne merknader	Kommentarer
23.11.15	<p>Statens vegvesen: Statens vegvesen har ingen merknadar til oppstart av planarbeidet, men tek atterhald om å koma med merknadar under det offentlege ettersynet.</p>	OK
04.12.15	<p>Bergens Sjøfartsmuseum: Museet kjenner ikkje til kulturminne ved Mortveit småbåthamn i Etne kommune som kan bli direkte råka av reguleringa. Me har heller ingen indikasjonar på at området har vore nytta som ankringsstad eller hamn i eldre tid.</p> <p>Museet har derfor ingen merknader til reguleringa.</p> <p>Det er likevel mogleg at det ligg kulturminne i det aktuelle området. Me gjer derfor merksam på at tiltakshavaren pliktar å gje melding til museet dersom ein under arbeid i sjøområda finn skipsvrak, keramikk eller andre marine kulturminne. Dersom kulturminne på sjøbotnen kan bli råka av tiltaket, må arbeidet under vatn straks stoppast. Verksemda må i så fall ikkje takast opp att før museet har undersøkt og eventuelt frigjeve området. Eventuelle brot på desse vilkåra vil være i strid med føresegnene i Lov av 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminne.</p>	Tas til orientering
11.12.15	<p>Kommunal- og samfunnsplanavdelinga Fylkesmannen i Hordaland:</p> <p>Fylkesmannen legg til grunn at planarbeidet er i samsvar med overordna plan og at det ikkje er i strid med nasjonale føringar for arealpolitikken.</p> <p>Vi minner vidare om at dei konsekvensane reguleringsplanen har for endra arealbruk skal vurderast i høve til naturmangfaldet, og at dette må kome tydeleg fram i planarbeidet, jf. naturmangfaldlova §§ 7 til 12.</p> <p>Kommunane skal fremja samfunnstryggleik i si planlegging, jf. plan- og bygningslova (pbl.) § 3-1 bokstav h. Pbl. § 4-3 set difor krav om utarbeiding av ROS-analyse i alle plansaker, samt krav til handtering av risiko i plan. ROS-analysen skal visa risiko og sårbarheit som har verknad for om arealet er eigna til utbygging, og eventuelle endringar i slike forhold som følge av planlagt utbygging. Teknisk forskrift (TEK10) definerer kva som er akseptabel risiko for m.a. flaum og skred. Akseptkriteria for anna type risiko må definerast av kommunen. Fylkesmannen legg til grunn at slike akseptkriteria bør vera minst like strenge som for flaum og skred. Alle risikotilhøve skal merkast på plankartet med omsynssone. Vidare skal krav til risikoreduserande tiltak gå fram av planføresegnene</p>	Tas til orientering, se ROS-analyse for vurdering av ras/flom.

20.11.15	<p>Vest – Plan- og kystforvaltning:</p> <p>Planområdet ligger tett opp til biled gjennom Skåneviksfjorden, men ser ikke ut til å berøre fiskeriinteresser eller oppdrett. Reguleringsplanen er innenfor kommunens ansvarsområde etter havne- og farvannsloven.</p> <p>Kystverket vil ha muligheten for å uttale seg om tiltak som kan få betydning for fremkommeligheten i bileden og ønsker derfor reguleringsplanen på høring når denne foreligger.</p> <p>Utover dette har Kystverket ingen merknader til igangsetting av reguleringsarbeidet</p>	OK
14.12.15	<p>Hordaland Fylkeskommune Regionalavdelinga seksjon for plan:</p> <p>Har ikkje kjennskap til automatisk freda kulturminne eller andre verneverdige kulturminne i det aktuelle planområdet. Hordaland fylkeskommune har ingen vesentlege merknader på det noverande stadium av planprosessen.</p>	OK

7.2 Etter høring:

Oppsummering og kommentarar til innspel til offentleg høyring av Detaljregulering for Mortveit molo/småbåthamn. Etne kommune gnr.140, bnr. 4 og 41

Plankonsulent, Omega 365 Areal AS, har fått oversendt frå kommunen i alt 6 innspel/merknader i samband med offentleg høyring av planforslag. Innsjela er kort oppsummerte og kommenterte under.

1. Nabo Bjarne Strand, gnr/bnr 140/18

1. Meiner det er feil å omtale endringa som liten endring, då det er store naturinngrep.
2. Fig. 26 syner inngrep med B.Strand sin eigedom. Inngrepa er store nær eigedomen, noko eigar meiner vil medføre verdi-forringing. Dette må utgreiast/takserast av uavhengig part og ev. kompensert.
3. Anleggsperioden – når er den og kor lang tid vil det ta?
4. Kan nabo sin eigedom nyttast i anleggsperiode inkl. bruk av båt?
5. Peikar på problem med auka mengd overvatn på eigedomen. Vil kommunen gjere noko for å utgreie dette?
6. I pkt. 5.9 er det skildra i forhold til nabo i vest, men det er ikkje skildra for nabo i aust. Korleis vil anlegget påverke denne eigedomen med tanke på støy frå trafikk?

VÅRE KOMMENTARAR:

1. Endringa er omtala som liten med tanke på avgrensinga i storleik og ikkje omfanget av tiltaket. Sjølv tiltaket er vesentleg redusert sidan høyring, og kjem fram av illustrasjonar.
2. I forhold til eksisterande plan, så går inngrepa nå ikkje mykje lenger mot aust enn gjeldande plan. Sjølv båtplassane vil ligge lengre frå med ny plan.
3. Dette er ikkje avklart på noverande tidspunkt. Det har først vore fokusert på å få planen vedtatt. Dette må gjerast nærare vurderingar på saman med entreprenør når planen er vedtatt.
4. Kan ikkje sjå at denne utbygginga skal hindre bruk av nabo sin eigedom i aust. Avstand frå fritidsbustaden til tiltaket vil vere om lag 85 meter.
5. Dette punktet har ikkje innverknad i forhold til denne planendringa.

6. Avstanden mot nabo i aust er om lag 85 meter. Ny plan legg opp til færre båt plassar enn gjeldande plan, og soleis vil endringa medføre mindre støy frå båttrafikk.

2. Mattilsynet

Ber utbyggjar og Etne kommune ta omsyn til krava til forsvarleg miljø for fisken i oppdrettsanlegga i vest og søraust for reguleringsplanområdet.

VÅRE KOMMENTARAR:

Søknad om tiltak i sjø etter forureiningslova og detaljprosjektering må ta omsyn til dette.

3. Kystverket

Ser ikkje at planen vil ha særleg negativ verknad på sjøtrafikken i området. Ber om at det i føresegnene vert teke med punkt om at tiltak i sjø er søknadspliktige etter hamne- og farvasslova.

VÅRE KOMMENTARAR:

Det er ikkje føreteke endringar i føresegnene, men dette må alltid søkjast om på lik line med at tiltaket må søkjast etter forureiningslova.

4. Statens Vegvesen, Region Vest

Ingen merknader.

5. Stiftelsen Bergen Sjøfartsmuseum

Museet kjenner ikkje til kulturminne i det aktuelle sjøområde, og har difor ikkje merknader til reguleringsarbeidet. Gjer merksame på at det likevel kan finnast ukjende kulturminne, og at tiltakshavar må varsle og stoppe tiltaket ved eventuelle funn.

VÅRE KOMMENTARAR:

Dette er omtala i § 4 andre avsnitt i føresegnene.

6. Statsforvaltar

Statsforvaltar hadde tidlegare motsegn, men gjennom dialog, endringar og reduksjon i tiltaksområdet, så er motsegna trekt 09.06.2022.

VÅRE KOMMENTARAR:

Planforslaget er nå endra i samsvar med krav og endringar som er føreteke i prosessen med trekking av motsegna.